Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2262**

16. Wahlperiode 19. 07. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/2135 –

Zukunft der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Prag

1. Welche Vereinbarungen wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik im Hinblick auf Aus- und Neubau grenzüberschreitender Schieneninfrastrukturen getroffen, und welche konkreten Verabredungen hinsichtlich der Entwicklung des Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag sind darin enthalten?

Grundlagen für den Ausbau der deutsch-tschechischen Eisenbahnverbindungen sind die „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Praha/Prag–Wien“ vom 7. Juni 1995 sowie die „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Praha/Prag“ vom 7. Juni 1995.

Mit der letztgenannten Vereinbarung wurde festgestellt, dass die Streckenführung über Marktredwitz–Eger/Cheb die zweckmäßigste Verbindung zwischen Süddeutschland und Prag darstellt.

Diese Vereinbarung sieht insbesondere vor:

– die Elektrifizierung Nürnberg–Eger/Cheb,

– den Ausbau Marktredwitz–Pilsen/Plzeň–Prag für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik,

– die schrittweise Reduzierung der Fahrzeit zwischen Nürnberg und Prag von fast 5 Stunden auf 3 Stunden und 20 Minuten.

Fristen für die Umsetzung der infrastrukturellen und betrieblichen Ziele enthält die Vereinbarung nicht.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. Juli 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Sind der Bundesregierung darüber hinaus Vereinbarungen zwischen der Deutsche Bahn AG und der Tschechischen Bahn und dem Freistaat Bayern und der Deutsche Bahn AG über die Modernisierung des Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag bekannt, und wenn ja, welche konkreten Verabredungen sind darin enthalten?

In einem am 13. Juli 1999 unterzeichneten Memorandum haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Tschechische Bahn (České dráhy, ČD) vereinbart, die Strecke Marktredwitz–Prag bis spätestens zum Jahr 2004 für den Neigetechnikeinsatz zu ertüchtigen. Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechische Republik ist langfristig vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Vereinbarungen zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG sind der Bundesregierung nicht bekannt.

3. Sind der Bundesregierung Bestrebungen der Bayerischen Staatsregierung, insbesondere von Staatsminister Erwin Huber bekannt, bei der Bundesregierung auf eine verbesserte Einbindung Oberfrankens in den Schienenpersonenfernverkehr hinzuwirken, und wenn ja, welche konkreten Bemühungen sind dies?

Nein.

4. Wie viele Zugpaare im Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr verkehren regelmäßig über diese Strecke, und wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der getroffenen Vereinbarungen den Rückzug der Deutsche Bahn AG aus der Fernverkehrsbedienung im Eisenbahnkorridor Nürnberg–Marktredwitz–Prag?

Der Bundesregierung sind die einzelnen Zugzahlen auf der Strecke nicht bekannt.

5. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnkorridors Nürnberg–Prag bei, und welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Modernisierung dieses Eisenbahnkorridors voranzutreiben?

Die Bundesregierung misst dem grenzüberschreitenden Eisenbahnkorridor Nürnberg–Prag eine sehr hohe Bedeutung bei. Daher ist der gesamte deutsche Streckenabschnitt im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene, d. h. mit der höchsten Priorität, enthalten.

Die 124 km lange Strecke zwischen Nürnberg und Marktredwitz ist bereits für Neigetechnikfahrzeuge ertüchtigt. Die verbleibenden 16 km von Marktredwitz bis zur deutsch-tschechischen Grenze sollen folgen, wenn die Strecke in Tschechien für den Neigetechnikeinsatz ertüchtigt wird und ein Angebot eines Eisenbahnverkehrsunternehmens für den grenzüberschreitenden Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen im Fernverkehr vorliegt. Die Elektrifizierung soll im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze Deutschland/Tschechische Republik(–Prag) erfolgen. Der Zeitpunkt der Verwirklichung der Vorhaben hängt von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln und den zu setzenden Prioritäten ab.

Zur Sicherung des Gleichklangs mit Ausbaumaßnahmen in der Tschechischen Republik finden regelmäßige Sitzungen einer entsprechenden deutsch-tschechischen Arbeitsgruppe statt.

6. Welche Baukosten werden für die Realisierung des Ausbauvorhabens Nürnberg–Marktredwitz–Grenze D/CZ veranschlagt, und wurden bereits diesbezügliche Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutsche Bahn AG geschlossen?

   Wenn ja, für welche Abschnitte wurden Finanzierungsvereinbarungen getroffen, welcher Zeitplan wurde für die Realisierung dieses Vorhabens vereinbart, und wenn nein, wann ist mit dem Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen zu rechnen?

Für den Abschnitt Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechische Republik sind zur Elektrifizierung und zur Ertüchtigung des Fahrwegs für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen Investitionen in Höhe von 10 Mio. Euro vorgesehen. Die Elektrifizierung soll im Rahmen der Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze Deutschland/Tschechische Republik durchgeführt werden, die einen Investitionsumfang von ca. 470 Mio. Euro hat.

Finanzierungsvereinbarungen sind mit der DB AG bisher keine geschlossen. Zur zeitlichen Perspektive des Abschlusses von Finanzierungsvereinbarungen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Welche Mittel hat die Bundesregierung in der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Realisierung dieses Vorhabens vorgesehen?

Weder in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes noch in der Bundeshaushaltsplanung wird maßnahmenscharf über Investitionen in die Schienenwege des Bundes entschieden.

8. Sind der Bundesregierung die Ausbauplanungen der Tschechischen Bahn für diesen Eisenbahnkorridor bis Prag bekannt, und in welchem Zeitrahmen werden die tschechischen Streckenabschnitte dementsprechend fertig gestellt werden?

Die Ausbauplanungen der Tschechischen Bahn für diesen Eisenbahnkorridor sind der Bundesregierung bekannt. Gegenwärtig wird auf tschechischer Seite die Strecke Eger/Cheb–Pilsen/Plzeň–Prag saniert und ausgebaut. Mit einer Fertigstellung ist im Jahre 2016 zu rechnen.

9. Trifft es zu, dass die Ausbauarbeiten auf tschechischer Seite erhebliche Betriebseinschränkungen auf dieser Strecke bis zum Jahr 2014 erforderlich machen, und wie beurteilt die Bundesregierung diesbezügliche Planungen der Deutsche Bahn AG, die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Frankfurt/Stuttgart/München und Prag zukünftig über Sachsen zu betreiben?

Nach Informationen der Bundesregierung werden zur Beschleunigung der Bauarbeiten in der Tschechischen Republik derzeit alle internationalen Tagesreisezüge zwischen Nürnberg und Prag über Furth im Wald geführt. Die Dauer dieser Maßnahme ist der Bundesregierung nicht bekannt, wird aber vom Baufortschritt auf tschechischer Seite abhängen.

Informationen, nach denen die DB AG plant, die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Frankfurt/Stuttgart/München und Prag zukünftig über Sachsen zu betreiben, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Bezüglich der Gestaltung des Angebots durch die DB AG wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

10. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, die Ausbauarbeiten auch auf deutscher Seite zeitgleich mit den Ausbauarbeiten auf tschechischer Seite voranzutreiben, um möglichst zeitgleich eine vollständige und durchgängige Betriebsaufnahme auf dem gesamten Streckenabschnitt Nürnberg–Marktredwitz–Prag zu erreichen, und was unternimmt die Bundesregierung konkret, um die Ausbauarbeiten auf deutscher Seite entsprechend zu ermöglichen?

Hierzu wird auf die Antworten zu Frage 1 und 5 verwiesen.

11. Sind die für den Neigetechnikbetrieb erforderlichen (deutschen und tschechischen) Fahrzeuge von den zuständigen Behörden bereits zugelassen, und wenn nein, wann ist mit einer Zulassung insbesondere der tschechischen Neigetechnikfahrzeuge für den Betrieb im deutschen Schienennetz zu rechnen?

Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) befindet sich der tschechische Neigetriebzug CDT 680 derzeit im Zulassungsverfahren. Als Hauptpunkt steht derzeit die Prüfung des Zusammenwirkens von Stromabnehmer und Oberleitung auf deutschen Strecken aus. Hierzu sind noch Prüffahrten erforderlich. Derzeit legt das EBA mit der Tschechischen Bahn Prüfumfang und Prüfstrecken fest.

Die DB AG verfügt derzeit über keine elektrischen Neigezüge, die für die unterschiedlichen tschechischen und deutschen Stromsysteme geeignet wären. Insofern stellt sich auch nicht die Frage der tschechischen Zulassung. Die deutschen dieselgetriebenen Neigezüge der Baureihen 611, 612 und 605 verfügen derzeit über keine tschechische Zulassung.

12. Sind der Bundesregierung Aspekte bekannt, die einer zügigen Zulassung dieser Fahrzeuge im Wege stehen?

Nein.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333